

# PAGANI CORSE SUPERTWIN:

CURIOSARE  
SOTTO AL VESTITO  
DI UNA EX  
SUZUKI SV 650  
PER SCOPRIRE  
“TRUCCHI E  
PARRUCCHI” DI  
UN PREPARATORE  
FAI-DA-TE  
CHE CORRE, E  
CONVINCE, NEL  
TROFEO SUPER  
TWIN ITALIANO



# LA ROSSA DA GUERRA



TECNICA DA CORSA | SUZUKI SV 700 PAGANI CORSE

79 DICEMBRE

Testo: Federico Tondelli - Foto: F. Tondelli - P. Pagani



Una suggestiva vista della SV 700 spogliata. Il motore, in origine il bicilindrico Suzuki di 650 cm<sup>3</sup>, è stato aumentato di cubatura a quasi 700 cm<sup>3</sup> tramite l'impiego di pistoni Wiseco da 84,0 mm di diametro, ferma restando la corsa di 62,6 mm.



La vista laterale d'insieme mette in risalto il colore rosso Ferrari scelto per la livrea. Al momento della nostra prova, non era ancora definitiva. Nel 2008 verrà rifinita con inserti bianchi e adesivi vari.



Ancora la moto di lato, ma questa volta spogliata delle carene. Si nota come i profondi interventi di Pagani abbiano reso l'immagine di insieme davvero racing, evidenziando la razionalità degli elementi.

**R**osso. Rosso che piace tanto a noi italiani. Specialmente se si parla di motori che rombano, di ruote che corrono, di piloti che sudano e vincono. Rosso come la Ferrari, fresca campionessa mondiale, che di queste carene ha ispirato il colore. Perché, si sa, per quelli di Modena c'è un solo rosso. Sarà il richiamo col sangue, che rimanda di botto alla passione. Anche se qui, a voler ben vedere, il cuore è giallo di Sol Levante. Ma il sangue, quello no: quello è emiliano DOC. Emiliano di un modenese che, come tanti modenesi, le gare e le corse le ha dentro, nell'anima e nel polso. Mani (e ingegno) di un appassionato che da una apparentemente innocua bicicletta bicilindrica han tirato fuori un

prototipo che corre, accidenti se corre. Lui si chiama Paolo Pagani. Di Modena, dicevamo. Lei è, o meglio, era una Suzuki SV 650, una mini-bicilindrica insomma. La stava preparando per correrci nel Trofeo Supertwins, ci è caduto e ci si è fatto male. Per aggiustare lei (la moto) e l'altra (la spalla) ha deciso di cucirsi addosso un'arma da guerra. Giorni e notti in officina. A costruire, adattare, piegare, saldare. E se non bastasse, a fresare, tornire e farsi costruire quel che serve da chi aveva più strumenti e arnesi di lui. Ora ci corre ancora, sempre nel Supertwins. Non vince, ma convince. Per lo meno noi ci siamo convinti. Convinti che il prototipo sia venuto decisamente molto bene, che contenga delle intuizioni

geniali, che ancora una volta l'estro umano è più (con)vincente della pura meccanica. La moto, dunque. Una Suzuki SV 650, telaio del 1999, motore del 2001. Sì, motore... "qualche" decina di cavalli in meno rispetto alle aspiranti al titolo, vedi la Ducati del team 99DIECI che abbiamo descritto nel numero scorso. Come renderla competitiva? Ciclistica, innanzitutto. Via l'avantreno originale, per lasciare posto a uno più performante prelevato direttamente dal circo del Mondiale, l'Öhlins Racing di una Yamaha TZ 250 Gp. Rivisto e corretto dalla Mupo, che, oltre a sostituire i pompanti, lo ha tarato nell'idraulica così da sopportare meglio il maggior peso della moto. Ben più problematica, tuttavia, la sua installa-



● Il carter frizione della Woodcraft in ergal ricavato dal pieno, che chiude al suo interno la frizione antisaltellamento Fast by Ferracci, di cui vediamo il dettaglio a "cuore aperto".



● Il motore elaborato da Paolo Pagani eroga la bellezza di 92 cavalli all'albero, anche se c'è ancora qualche buco di erogazione da correggere. A destra, il tenditore meccanico per la catena di distribuzione.

zione sul canotto di sterzo originale, vista la limitata lunghezza dei foderi forcella. Per risolvere il problema, Pagani ha fatto realizzare dalla Rosmoto una piastra superiore su disegno specifico, con una particolare forma ribassata che permette di spostare più in basso l'afferraggio dei foderi. Un'ulteriore prelibatezza sta nel fissaggio della stessa piastra al canotto, montato su un eccentrico. Questa soluzione permette di ottenere due diverse posizioni di avanzamento (24 o 30 mm) con la semplice inversione del verso di montaggio. I vantaggi, all'atto pratico, sono la facilità e la rapidità con le quali si può modificare il valore di avancorsa, adattando il comportamento dinamico della moto a seconda

delle necessità imposte dalla pista. I cuscinetti a sfere dello sterzo originali sono stati sostituiti con altri a rulli conici della SKF, per poter far affidamento su una maggiore scorrevolezza e affidabilità. I semimanubri sono stati rifatti per tornitura da una barra di ergal di 25 mm di diametro, portata a 22 mm e anodizzata in nero e poi fissati ai foderi della forcella Öhlins tramite dei collari realizzati su misura dalla Zetasassi, per recuperare l'abbassamento indotto dalla nuova piastra superiore. Fissate ai semimanubri troviamo, come è lecito aspettarsi, la pompa e le leve freno e frizione. La prima è un'unità radiale Brembo con pistoncino 19 x 18 mm, la cui distanza dal manubrio può essere registrata tramite re-

golazione remota. Sul semimanubrio destro, troviamo l'interruttore a strappo previsto dal regolamento, che, in caso di caduta, garantisce lo spegnimento della moto e che funge anche da interruttore generale. Il comando del gas è di tipo rapido a doppio filo prodotto, come pure le manopole, dalla Domino. Della stessa marca anche la leva e il portaleva della frizione, realizzate in alluminio forgiato con viteria in titanio: si tratta della stessa tipologia di prodotti che equipaggiano frequentemente le 250 da Gp. Anche le tubazioni freno sono realizzate secondo disegno specifico: si tratta di tubi in treccia di kevlar con raccordi in lega di alluminio pressati prodotti dalla Frentubo, che garantiscono, oltre alla necessaria resistenza nell'impiego nelle competizioni, anche una notevole leggerezza. L'olio da essi veicolato va ad azionare due pinze Brembo a 4 pistoncini in ergal ricavate dal pieno, che mordono dischi flottanti con piste in ghisa da 280 mm, prodotti sempre dalla Brembo per le 250 Gp. Curiosamente, nemmeno i perni delle pastiglie si sono salvati dalla cura dimagrante: sono infatti dei nuovi pin realizzati in titanio mediante tornitura. Il cerchio anteriore è un Marchesini in magnesio a cinque razze, che è stato montato grazie a specifiche boccole di centraggio in ergal, costruite ex-novo al tornio. Per migliorare la scorrevolezza, i cuscinetti ruota originali sono stati sostituiti con i 6005-2Z della SKF, la cui sigla indica proprio la presenza su entrambi i lati del cuscinetto di una schermatura il lamiera stampata, che garantisce una migliore scorrevolezza rispet-



● Il telaio posteriore è realizzato completamente a mano per saldatura di tubi in lega di alluminio 6082. Il serbatoio di recupero dei vapori dell'olio fissato all'estremità è anch'esso costruito artigianalmente in lamiera di alluminio da 0,5 mm di spessore. Il serbatoio carburante, sempre in alluminio, è qui nella versione da 8 l, ma nel 2008 sarà rivisto per una capacità finale di 10 l.



Nel dettaglio la pompa della benzina. Nonostante diverse prove, la pompa a depressione si è dimostrata ancora la scelta migliore.



Il numero 46, utilizzato in gara nel 2007, è stato più uno scherzo del destino che una scelta voluta. Un po' per volere degli organizzatori del Trofeo, un po' per ammirazione del Valentino Nazionale. Nel 2008, comunque, Pagani tornerà al suo numero fortunato, il 62.

to agli originali con schermatura in gomma. Il telaio anteriore è in lega d'alluminio 6082 ed è composto da tubi e da un attacco al canotto ricavato dal pieno, uniti poi per saldatura e anodizzati successivamente in colore nero. Il telaio funge anche da supporto batteria (pacco di otto torce NiMH unite per saldatura per un totale di 4 Ah), cruscotto e centralina. Sulla moto di serie, quest'ultima è posizionata nella coda mentre qui, allo scopo di realizzare un impianto elettrico più corto e leggero possibile, è stata spostata davanti. Il cruscotto è una unità della AIM modello MYCRON-3 GOLD che svolge anche la funzione di acquisizione dati delle principali grandezze d'interesse, quali: giri motore, velocità, accelerazio-

ni, marcia inserita, temperatura del liquido refrigerante, temperatura dei gas di scarico, escursione della forcella e del monoammortizzatore, temperatura ambiente e voltaggio batteria. L'unità è montata su una lastra in carbonio, realizzata per stratificazione, con striscia centrale di collegamento al telaio di sezione maggiorata per rinforzarne la resistenza alle sollecitazioni. Neanche a dirlo, infine, tutta la viteria delle piastre, dei dischi, delle pinze freno e dei collarini dei semimanubri è in titanio.

Anche il retrotreno ha subito profonde modifiche, al fine di poter installare nuovi elementi funzionali alle performance che si volevano raggiungere. Il forcellone di serie è stato fresato nelle asole di passaggio del

perno ruota, per consentire l'installazione di uno di maggior diametro, prelevato da una Honda CBR 600, previa ricostruzione in ergal del dado di serraggio, delle piastri e delle slitte interne del forcellone. La vite a tutto filetto con testa a brugola utilizzata per registrare la tensione della catena è un pezzo unico, ricavato per tornitura da una barra in titanio da 12 mm di diametro con la cava esagonale in testa ricavata per brocciatura. Il tutto ha permesso l'installazione di un affascinante cerchio Marchesini in magnesio a 5 razze, prelevato da una Yamama TZ 250 Gp, il cui mozzetto portacorona è stato sostituito da un altro realizzato in ergal dal pieno mediante tornitura e successiva fresatura. Le corone sono sta-



Spogliato della carena, all'avantreno spicca il condotto dell'aria realizzato artigianalmente. Sotto alla strumentazione si nota l'alloggiamento che contiene la centralina e il pacco batterie.

te realizzate su misura con forature non commerciali per adattare al nuovo mozzetto. Medesima cura è stata prestata per i parastrappi: sono ricavati dal taglio di un tubo di gomma avente le medesime dimensioni esterne degli alloggiamenti presenti nel cerchio, mentre per adattarli al foro interno sono state tornite le brugole dei parastrappi originali della TZ 250 Gp. I rapporti finali hanno il classico passo racing 520 e la catena è una DID ERV2. Oltre a questo, dal forcellone sono stati rimossi gli attacchi originali della pinza freno a favore di altri più funzionali al nuovo supporto.

Anch'esso proviene da una TZ 250 Gp ed è stato adattato per fresatura per ridurre lo spessore e renderlo quindi compatibile con le misure del forcellone Suzuki. La pinza freno è invece una Brembo a 4 pistoncini in ergal ricavata dal pieno con viteria in titanio, che agisce su un disco Braking a margherita. Anche i supporti per il paracarena sono stati eliminati, mentre sono stati aggiunti quelli per la piccola protezione paracorona. Ciò che più colpisce maggiormente alla vista, tuttavia, è la capriata di rinforzo che deriva da una Honda CBR 900 e che è stata perfettamente adattata alle



La vista frontale evidenzia la protettività aerodinamica garantita dalla carenatura, che proviene da una Aprilia SP. I bordi interni sono stati rilavorati per garantire un maggiore afflusso d'aria ai radiatori.

dimensioni del forcellone Suzuki. Tutto il complesso è stato infine lucidato per fini estetici. Molto interessante è anche il nuovo sistema di aggancio del forcellone al telaio e al monoammortizzatore. La ghiera del perno e il dado di fissaggio sono stati realizzati in ergal per tornitura e fresatura, soluzione che ha permesso un risparmio di massa pari a 27 grammi rispetto all'originale. Stessa cura è stata riservata al link del leveraggio progressivo del monoammortizzatore, provvedendo prima all'alleggerimento per tornitura, poi all'eliminazione delle gabbie a rulli originali a favore di nuove boccole in ergal che consentono l'adozione di cuscinetti a rullini SKF con foro da 10 mm di diametro in luogo degli originali da 12 mm. Ovviamente anche i bulloni originali in acciaio da 12 mm hanno dovuto lasciar posto a nuovi bulloni da 10 mm in titanio. Anche in questa modifica la riduzione di massa è notevole: dai 610 g del link originale si è passati a 450 g. Curiosa, ma soprattutto molto funzionale, la modifica



• La forcella è una Öhlins di una TZ 250 Gp, rivista nell'idraulica dalla Mupo. Imponente è anche il radiatore, un pezzo unico costruito artigianalmente.



• Dopo tutte le lavorazioni e le modifiche, la massa della moto, in versione 2007, è di 137 kg in ordine di marcia. In bella vista, i dischi flottanti da 280 mm con pista in ghisa della Brembo, che originariamente equipaggiavano una 250 Gp. Le pinze sono Brembo a 4 pistoncini in ergal ricavate dal pieno.



• Vista da dietro, la carenatura rivela il carattere racing della moto, così come lo scarico che punta la sua "bocca di fuoco" direttamente verso il cielo.

alle bielle di collegamento tra il forcellone e il link. Originariamente in acciaio, sono state sostituite da altre in ergal ricavate per taglio da una lastra da 10 mm di spessore e hanno una particolare forma a "C" che consente un più facile accesso al bullone di fissaggio del monoammortizzatore, le cui operazioni di smontaggio sono ora molto più facili e veloci. La distanza tra i fori delle bielle, inoltre, è stata ridotta, così da consentire di alzare ulteriormente il mono modificandone il rapporto progressivo. L'unità ammortizzante è prodotta dalla Mupo e consente il controllo millimetrico delle più classiche regolazioni racing: precarico della molla, freno in compressione per le alte e le basse velocità, freno in estensione e lunghezza dell'interasse.

Tutte queste modifiche, da noi trovate installate al momento della prova, sono tuttavia già state superate dai progetti per il 2008. In occasione dell'ultima gara del Supertwins corsa a Misano il 21 ottobre, ha già debuttato la seconda versione di questa

SV, caratterizzata da profonde modifiche al retrotreno che verranno perfezionate per la prossima stagione. Il monoammortizzatore sarà un Double System ad aria, installato superiormente tramite un attacco in alluminio 6082 ricavato dal pieno saldato sulla trave telaio originale, la cui lunghezza di soli 265 mm permette l'adozione di un nuovo sistema di leveraggi che segue lo schema cantilever. La capriata di rinforzo non sarà più quella "riciclata" dalla Honda CBR 900, ma sarà una disegnata ad hoc e ricavata dal pieno, così come la nuova staffa porta pinza posteriore, che avrà la particolarità - e la praticità - di rimanere solidale con il forcellone nelle operazioni di rimozione e installazione del cerchione. Anche la forcella anteriore, con buone probabilità, sarà una Double System ad aria.

Non meno interventi, tuttavia, sono stati riservati alla parte centrale della moto, vale a dire telaio e motore. Il massiccio telaio di serie, da ben 14 kg, è stato lucidato per fini estetici e gli sono stati aggiunti mediante



● Il ponte di comando mette in bella mostra l'affascinante piastra superiore, realizzata su disegno specifico dalla Rosmoto con il principale obiettivo di adattarsi alla minore lunghezza dei foderi forcella. Al centro, possiamo notare l'eccentrico che permette di variare, con il verso di montaggio, il valore di avanzamento.



● In questa foto, notiamo ancora meglio le modifiche alla piastra superiore e agli attacchi dei semimanubri. Osserviamo anche l'interruttore di emergenza a strappo accanto alla manopola del gas e il pannello di comando; si tratta di un'unità AIM che funziona anche da rilevamento dati.



● Il dettaglio sulla manopola destra rivela i collarini artigianali che fissano i semimanubri ai foderi. I semimanubri, anch'essi artigianali, sono stati prodotti mediante fresatura di un tondino in ergal. Della Domino, invece, il comando gas a doppio filo, mentre la pompa freno è una Brembo radiale 19 x 18 mm.

saldatura: un tondino filettato in lega di alluminio funzionale al fissaggio del perno della leva del cambio; due colonnine dietro al canotto di sterzo, che consentono lo spostamento in avanti delle bobine; un tondino filettato per il montaggio dell'ammortizzatore di sterzo (per ora non ancora installato). L'unico intervento di alleggerimento è stata la rimozione del supporto del cavalletto, anche se per la versione 2008 sono previsti altri interventi di eliminazione del superfluo. I supporti delle pedane e le leve si aggiungono alla lunga lista di pezzi unici che equipaggiano questo prototipo; sono infatti state realizzate ad hoc mediante il taglio ad acqua di una lamiera di alluminio 6082 di 10 mm di spessore, lucidate e suc-

cessivamente anodizzate. I poggiatesta sono stati realizzati al tornio da una barra in ergal, come pure i tappi di chiusura in nylon nero. Il sostegno della pedana destra è una vera e propria opera d'arte: funge anche da supporto per la pompa Brembo del freno posteriore, alla quale la leva è fissata tramite un'asola con tre fori che permettono di variare la posizione di fissaggio e quindi della regolazione della distanza di intervento. Il tutto è coadiuvato da un eccentrico con O-ring inserito in una gola che funge da battuta. Il paratacco in carbonio che protegge la pompa freno è stato dapprima realizzato dal taglio di una lastra di alluminio di 5 mm servita da modello per realizzare lo stampo in vetroresina. Nel reparto cambio, quindi sul

lato sinistro, troviamo la medesima bellissima realizzazione della pedana e della leva, dotata di una tradizionale asta di rinvio in ergal con snodi sferici alle due estremità. Anche in questo caso, tutta la viteria è in titanio. Ultimo, ma non meno caratterizzato, è il telaio posteriore autocostruito. È stato realizzato con tubi in lega di alluminio 6082 uniti per saldatura e successivamente anodizzato in nero. Nelle boccole di fissaggio al telaio e in quelle dove viene fissata la scocca sono stati inseriti degli helicoil. Nella parte terminale del telaio, è stato infine collocato un serbatoio di recupero dei vapori dell'olio - obbligatorio da regolamento - costruito partendo da una lamiera di alluminio da 0,5 mm di spessore.



• Una bella angolatura che permette di scorgere il particolare forcellone posteriore, completamente "customizzato" da Pagani.



• Grosso lavoro è stato fatto anche al leveraggio del mono ammortizzatore. Quello originale - a destra nelle foto - è stato lavorato alla fresa per alleggerirlo, e le gabbie a rulli originali sono state rimosse a favore di nuove boccole in ergal e cuscinetti a rullini SKF. La nuova unità - a sinistra nelle foto - ha una massa di solo 450 g in luogo dei 610 g dell'originale.



• Nel dettaglio, la capriata di rinforzo superiore prelevata da una Honda CBR 900 e adattata alle forme della piccola Suzuki.



Anche il propulsore, come in ogni prototipo da pista che si rispetti, è stato profondamente rivisto. Come abbiamo detto, la base è il motore Suzuki del 2001, aumentato di cilindrata fino a quasi 700 cm<sup>3</sup> tramite l'adozione di nuovi pistoni Wiseco da 84,0 mm di diametro, mantenendo la corsa standard di 62,6 mm. Per poterli installare nel motore originale, sono stati alesati i cilindri e adottate delle bielle in acciaio con fusto ad "H" della Carrillo. Nuovi sono anche gli alberi a camme, degli Yoshimura ST-1, mentre l'albero motore è stato alleggerito, lucidato ed equilibrato dinamicamente, così come il volano. Le teste e le valvole, invece, rimangono quelle originali. In questa nuova configurazione, oltre all'au-

mento di cilindrata, è variato anche il rapporto di compressione, che dall'originale 11,5:1 è passato a 13:1. Il tendicatena della distribuzione è stato sostituito con uno realizzato artigianalmente in ergal e titanio. Al serbatoio è stata installata una nuova pompa benzina a depressione della Mikuni, a doppia mandata, che alimenta i due carburatori Keihin FCR41 a valvola piatta. Questi ultimi, da soli, hanno permesso un guadagno di almeno 5 CV rispetto alla configurazione originale con i carburatori a depressione, il kit Dynojet Stage 3 e il filtro BMC. Il bulbo tra i cilindri che nella moto originale accoglie la valvola termostatica è stato sostituito da un elemento ricavato dal pieno che presenta l'alloggiamento per l'in-

serimento del sensore della temperatura. Profondamente rivisto anche il sistema di raffreddamento termico. Il radiatore originale è stato sostituito con uno di spessore maggiorato realizzato artigianalmente partendo da una massa radiante chiusa alle estremità da scatolati in alluminio. A questo si aggiunge un radiatore olio prelevato da una Ducati 999, installato e operativo previa foratura dei carter motore. Il filtro olio è un K&P lavabile in acciaio inox con corpo esterno in ergal. Elementi pregiati caratterizzano anche la frizione: il carter è un Woodcraft in ergal ricavato dal pieno che sostituisce l'originale in nylon e nasconde la ben nota frizione antisaltellamento Fast by Ferracci. Di pregio, ancora una volta, la viteria



● Un'interessante modifica ha coinvolto la biella di collegamento tra il forcellone e il leveraggio. In luogo dell'originale staffa dritta, ne è stata intagliata da una lastra in ergal da 10 mm un'altra, con una caratteristica forma a "C". Come si nota, questa modifica permette un più agile accesso al perno di fissaggio dell'ammortizzatore.



● Il telaio originale, da ben 14 kg, è stato lucidato a specchio per puro vezzo estetico del preparatore; la modifica, tuttavia, ottiene un gradevole risultato in accoppiata con il rosso brillante delle carene.

in titanio che assicura il motore al telaio e che chiude i carter motore, così come i tubi in silicone del circuito di raffreddamento che hanno sostituito gli originali in gomma, in vero stile racing. L'unità motoristica è quindi completata dallo scarico, un Arrow con terminale WRP, modificato artigianalmente per avere un passaggio più esterno e quindi più lontano dalle pedane. La moto in questa configurazione è accreditata di 83 CV alla ruota, anche se al momento dei rilevamenti soffriva ancora di qualche problema di carburazione, che ha influito negativamente sul banco. L'obiettivo è quello di raggiungere gli 85 CV e sono già in corso i test per risolvere il buco di erogazione riscontrato nella gara del Mugello durante

la quale abbiamo effettuato la nostra prova. Per ora è già stato raggiunto il primo, grande obiettivo di ridurre all'osso la massa della moto; la bilancia segna infatti appena 137 kg in ordine di marcia. Non meno importante il reparto dell'elettronica e dei cabbaggi. Molta cura e attenzione è stata quindi destinata alla sua razionalizzazione. L'impianto elettrico è stato rifatto completamente per ridurlo all'essenziale, ottenendo la lunghezza record di 50 cm! La centralina di serie è stata posta sotto al telaio anteriore, mentre la bobina del cilindro anteriore è stata spostata dietro al canotto di sterzo, cedendo quindi il suo alloggiamento originale alla bobina del cilindro posteriore, originariamente posizio-



● Molto particolari anche i supporti per le pedane e le leve freno e cambio, tutte realizzate in alluminio 6082 per taglio ad acqua da una lamiera da 10 mm di spessore. In alto, la leva freno agisce sulla pompa tramite un'asola di raccordo che consente il fissaggio in tre diverse posizioni. La leva lavora su un eccentrico con O-ring inserito in una gola. In questo caso, la pedana funge anche da supporto per la pompa. In basso, anche la leva del cambio è regolabile su più posizioni.



nata sopra l'attacco dell'ammortizzatore posteriore. Per praticità, il motorino di avviamento è stato mantenuto, ma viene alimentato in griglia di partenza da una batteria ausiliaria esterna, dato che tutto l'impianto di ricarica è stato eliminato.



● Nel dettaglio, l'ammortizzatore posteriore con il relativo potenziometro per la misurazione dell'escursione che viene utilizzata come dato telemetrico.



Il radiatore olio proviene da una Ducati 999 ed è collegato al motore tramite la foratura dei carter.



● Codone e coprisella sono stati realizzati in un pezzo monoscocca. Al fine di avere sempre a disposizione i ricambi in caso di caduta, è stato costruito uno stampo molto resistente.

Un altro grosso lavoro ha riguardato la parte di sovrastrutture, in particolare serbatoio e carene. Il primo è un modello autocostruito in lamiera d'alluminio 6082 dello spessore di 1,5 mm, finalizzato secondo passi successivi per aumentarne la capacità dai 6 litri sufficienti per una gara con i carburatori originali agli 8 litri pretesi dall'impiego dei carburatori Keihin. Tuttavia, manca ancora lo step finale che prevede, per il 2008, una capacità di 10 litri, per ottenere la quale verrà sfruttato il piccolo spazio sotto la sella lasciato libero dallo spostamento della bobina posteriore. Un'altra modifica imposta dai nuovi carburatori è quella all'airbox, costruito ad hoc artigianalmente, che ha anche la funzione di isolare il calore proveniente dal motore. L'airbox è alimentato da un convogliatore, anch'esso artigianale, realizzato partendo da una sagoma di polistirolo ricoperta di nastro da pacchi (per resistere al decomponi-

mento causato dal contatto diretto con la resina) e utilizzata come stampo. Una volta completata la stratificazione, l'anima è stata poi sciolta con il diluente nitro. Stesso procedimento artigianale hanno subito le carene, composte da diversi elementi in vetroresina. La parte superiore deriva da un'Aprilia 125 SP, modificata per garantire un maggiore passaggio di aria verso il radiatore e aggiungendo un bordo per un fissaggio più stabile del plexiglas del cupolino.

La parte inferiore, invece, deriva da una Honda 250 Gp del 2001, allungata per raccordarsi con la culla sottostante. Molto interessante è invece il pezzo unico codone-copriserbatoio. La coda, derivata ancora una volta da una Yamaha TZ 250 Gp, è stata unita al copriserbatoio per creare un modello monoscocca davvero unico. Possiamo osservare come, in un'ottica di lungimiranza, Pagani abbia realizzato tutti gli stampi sacrificando la leggerezza a

favore di una maggiore resistenza, così da avere sempre disponibile il materiale master per eventuali pezzi di ricambio utili in caso di caduta o scivolata.

La moto vista al Mugello in occasione della gara del trofeo Supertwins descritta finora era pressoché definitiva per il 2007, ma si sa che la mente e le mani di un appassionato preparatore sono proiettate non solo sul domani ma, molto più spesso, già sul dopodomani.

Abbiamo quindi scoperto che per la stagione 2008 il nostro amico Paolo Pagani ha in previsione il debutto di addirittura due esemplari di questa SV, che oltre alle modifiche ciclistiche già accennate (nuova forcella Double System e nuovo retrotreno), avranno la carenatura e la livrea definitive colorate di rosso "Ferrari F1" con inserti bianchi, un ulteriore incremento di cilindrata (si parla di altri 50 cm<sup>3</sup>) e l'affinamento della carburazione, risultata finora un po' problematica. Ciò che ci ha mag-



Le aole di passaggio del perno ruota posteriore sono state ingrandite per fresatura, al fine di montare un perno di maggior diametro prelevato da una Honda CBR 600. La modifica ha reso necessaria la costruzione artigianale in ergal dei nuovi pattini e della vite di registro.



Anche le corone della trasmissione finale sono realizzate in casa in ergal.



Due foto che ritraggono il nostro amico Paolo Pagani al lavoro sulla sua Suzuki SV 700 Pagani Corse e in una bella posa a favor di obiettivo. Sullo sfondo, il mitico circuito del Mugello, dove si correva la gara del Trofeo Super Twins in occasione della quale abbiamo realizzato il servizio.

giornamente affascinato della chiacchierata con Paolo Pagani è stata la genuinità e la perizia con la quale il pilota ci ha parlato della sua creatura. Stupisce ancora come da una base di partenza tutto sommato modesta sia riuscito a realizzare quello che può essere considerato un vero e proprio prototipo da corsa, che nulla può contro più prestanti mille anabolizzate che hanno vinto il Trofeo Supertwins, ma che niente ha da invidiare a una 125 o 250 GP. Paolo, poi, si autodefinisce un "gentleman driver" e non un vero pilota, in grado di sfruttare a fondo questa moto. Non vediamo davvero l'ora di incontrare nuovamente Paolo all'inizio della stagione 2008, per scoprire quali altre soluzioni avrà applicato alla sua Suzuki SV700 Pagani Corse, la piccola rossa da guerra. ■



Le previsioni per il futuro: le prime fasi delle lavorazioni di adattamento del retrotreno per l'installazione del nuovo ammortizzatore ad aria Double System che equipaggerà le due SV del 2008. Non vediamo l'ora di vedere il risultato finale dell'opera di preparazione!